Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4386

18. 04. 96

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Alle rechtlichen Entscheidungen, die die Schienenfahrzeuge sowie die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betrafen, waren vor der mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) gesetzlich vollzogenen Bahnreform in bundeseigener Verwaltung zu treffen. Diese Rechtslage sollte mit der Bahnreform nicht geändert werden. Es sollten lediglich die hoheitlichen Aufgaben, die der Deutschen Bundesbahn oblagen und von der nunmehr privatrechtlich und nicht mehr als Behörde geführten Deutschen Bahn AG nicht wahrgenommen werden können, auf das Eisenbahn-Bundesamt verlagert werden.

§ 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) weicht aber im Wortlaut so weit von der früheren Vorschrift, § 38 des Bundesbahngesetzes (BbG), ab, daß die Auslegung der Bestimmung umstritten ist. Dies führt dazu, daß die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und damit Fakten schafft. Die Probleme bestehen vor allem im Bereich des Umweltschutzes.

Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

Nunmehr sind die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahn-Bundesamt und das Bundesministerium für Verkehr der Auffassung, durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens habe die Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung wahrzunehmen. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen

wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutz- und technischen Hilfeleistungsaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

Diese Auffassung wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf, weil die Deutsche Bahn AG derzeit teilweise ohne genehmigungs- und aufsichtsbehördliches Tun handelt und Fakten schafft.

Eine gesetzliche Klarstellung ist erforderlich, um Kompetenzstreitigkeiten zu beenden und somit notwendiges behördliches Handeln sicherzustellen.

B. Lösung

Entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz sollen alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, auch weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

Dementsprechend wird

- der Wortlaut des § 4 AEG eindeutig gefaßt;
- in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes klargestellt, daß auch die Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht zur Eisenbahnaufsicht gehört.

C. Alternativen

Keine.

Anstelle der vorgeschlagenen Lösung wäre auch denkbar, die Kompetenzen in die Hand der Länder zu geben. Dies war jedoch nicht Ziel der Bahnreform (vgl. unter A). Ziel ist es, diesen Aufgabenbereich bei den Eisenbahnen des Bundes bzw. in bundeseigener Verwaltung zu belassen, wie dies in der Bundesrepublik Deutschland immer der Fall gewesen ist.

D. Kosten

Die Gesetzesänderung hat keine finanziellen Auswirkungen gegenüber der Rechtssituation vor der Bahnreform.

Die Kosten der dem Eisenbahn-Bundesamt obliegenden Aufgaben werden hauptsächlich durch Gebühren gedeckt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 910 00 – Ei 45/96

Bonn, den 17. April 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 694. Sitzung am 1. März 1996 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift ist das Wort „Sicherheitsvorschriften" durch die Wörter „Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes" zu ersetzen.
2. Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   a) Nach dem Wort „sicher" werden die Wörter „und umweltschonend" eingefügt.
   b) Folgender Satz wird angefügt:
   „Dies schließt die Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung ein."
3. Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:
   „(2) Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt."

Artikel 2
Änderung des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes

§ 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) wird wie folgt geändert:

1. Das Wort „sowie" wird durch ein Komma ersetzt.
2. Nach dem Wort „Betriebsanlagen" werden die Wörter „sowie der Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht" eingefügt.

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Nach § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 obliegen Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen nach dem Eisenbahnneuordnungsgesetz „nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen" dem Eisenbahn-Bundesamt.

   Die Auslegung dieser Bestimmung ist umstritten.

   In seiner Stellungnahme vom 14. Juli 1994 an die Verkehrsministerien der Länder vertritt der Bundesminister für Verkehr die Auffassung, der Vorbehalt „nach Maßgabe anderer Gesetze" bedeute, daß das Eisenbahn-Bundesamt – im Gegensatz zur früheren vollständigen Eigenüberwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge durch die Deutsche Bundesbahn – nur bei ausdrücklicher Aufgabenzuweisung durch andere Gesetze für deren Durchführung zuständig sei. Solche ausdrücklichen Aufgabenzuweisungen bestehen nach § 79 des Bundes-Seuchengesetzes und nach § 24 Abs. 1 des Atomgesetzes. Ansonsten seien die Länder zuständig.

   Innerhalb der Länder, aber auch zwischen den Ressorts einzelner Länder bestehen unterschiedliche Auffassungen über die Interpretation des § 4 Abs. 2 AEG. Die Gegenposition zu der des Bundesministers für Verkehr lautet, es sei nicht Ziel der Bahnreform gewesen, die bis dahin vollständige Eigenüberwachung durch die Bundesbehörde „Deutsche Bundesbahn" in die Kompetenz der Länder zu geben. Vielmehr sei lediglich dem Erfordernis Rechnung getragen worden, die behördlichen, d. h. hoheitlichen Aufgaben von den unternehmerischen der neuen Deutschen Bahn AG zu trennen und dem Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Nichts anderes lasse sich aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 AEG interpretieren, der im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens ausdrücklich auf Forderung des Bundesrates aufgenommen wurde, um eine Regelung zu schaffen, die vergleichbar der (alten) Regelung des § 38 BbG ist.

2. Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Brandschutzes. Vor der Bahnreform hat die Deutsche Bundesbahn für ihre Betriebsanlagen die Aufgaben des Brandschutzes wahrgenommen. Rechtsgrundlage war § 38 BbG. Zwar ist im Text des § 38 BbG der Brandschutz nicht ausdrücklich genannt, die Deutsche Bundesbahn hatte aber anerkannt, daß sie für den Brandschutz zuständig war.

   Demgegenüber sind nunmehr die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt der Auffassung, daß durch die mit der Bahnreform vorgenommene gesetzliche Neuregelung des Eisenbahnwesens die Deutsche Bahn AG keine Aufgaben des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung wahrzunehmen habe. Vielmehr seien jetzt auch für diesen Bereich die Kommunen aufgrund von Landesrecht zuständig. Desgleichen wird die Auffassung vertreten, daß die Aufgaben der Brandschutz- und technischen Hilfeleistungsaufsicht nicht vom Eisenbahn-Bundesamt, sondern von den nach Landesrecht zuständigen Behörden wahrzunehmen seien.

   Die Auffassung der Deutschen Bahn AG wird nicht geteilt. Die Zuständigkeit des Bundes soll auch in diesem Bereich beibehalten werden.

3. Durch den Gesetzentwurf soll entsprechend der Zielsetzung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren zum Eisenbahnneuordnungsgesetz eine Klarstellung in der Weise erfolgen, daß alle Aufgaben im Bahnbereich, die vor der Bahnreform vom Bund wahrgenommen wurden, weiterhin vom Bund wahrgenommen werden (mit Ausnahme der ausdrücklich mit der Bahnreform gewollten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs).

   Der Gesetzentwurf sieht vor:

   - Änderung des § 4 Abs. 2 AEG, mit der unmißverständlich die umfassende Überwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG auf allen Rechtsgebieten durch das Eisenbahn-Bundesamt klargestellt wird.
   - Änderungen des § 4 Abs. 1 AEG und des § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes, die klarstellen, daß die Eisenbahnen auch den Brandschutz und die technische Hilfeleistung und das Eisenbahn-Bundesamt die Brandschutz- und die technische Hilfeleistungsaufsicht für Eisenbahnen des Bundes wahrzunehmen haben.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die Überschrift muß dem geänderten Regelungsinhalt angepaßt werden.

Zu Nummer 2

§ 38 des Bundesbahngesetzes a. F. enthielt die Pflicht, beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen auch die umweltrechtlichen Bestimmungen zu beachten. Die Ergänzung stellt klar, daß das Allgemeine Eisenbahngesetz diese Pflicht nicht einschränkt. Außerdem wird klargestellt, daß eine sichere Betriebsführung und der betriebssichere Zustand aller Anlagen und Fahrzeuge auch die Maßnahmen des

Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung einschließen.

In § 38 des Bundesbahngesetzes und für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in den Landeseisenbahngesetzen war bzw. ist dies nicht so deutlich formuliert.

Die Rechtssicherheit erfordert jedoch eine klare Formulierung.

Zu Nummer 3

Die Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG stellt klar, daß – bezogen auf die Eisenbahnen des Bundes – eine sachliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes sowohl für Genehmigungen als auch für Überwachungsaufgaben gegeben ist und die materiellen Voraussetzungen für den Vollzug sich aus den anderen Gesetzen ergeben. Abgesehen von der Regelung des § 5 Abs. 5 AEG – die deshalb ausdrücklich unberührt bleibt – finden Maßnahmen durch andere Behörden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes nicht statt.

Mit der Neufassung des § 4 Abs. 2 AEG wird materiell die Regelung des § 38 des Bundesbahngesetzes mit der Maßgabe wiederhergestellt, daß an die Stelle der Bundesbehörde „Deutsche Bundesbahn" die Bundesbehörde „Eisenbahn-Bundesamt" tritt.

§ 38 des Bundesbahngesetzes ist durch Artikel 8 § 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2425) außer Kraft getreten.

Zu Artikel 2

Die Änderung in § 3 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes stellt klar, daß die Brandschutz- und technische Hilfeleistungsaufsicht Teil der Eisenbahnaufsicht ist, die das Eisenbahn-Bundesamt ausübt.

Dies ist die Konsequenz aus der Ergänzung des § 4 Abs. 1 AEG (Artikel 1 Nr. 2).

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

I. Sachstand

Mit dem Gesetzentwurf beabsichtigt der Bundesrat, bestehende Meinungsverschiedenheiten, die bei der Auslegung des § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) entstanden sind, zu beseitigen. Hierbei geht es um die Frage, in welchem Umfang dem Bund die Verwaltungszuständigkeit für gesetzesvollziehende Entscheidungen, die die Schienenfahrzeuge sowie die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betreffen, obliegt (Artikel 1 Nr. 3 des Gesetzentwurfs). Einerseits wird die Auffassung vertreten, daß nach der gesetzlichen Neuregelung des Eisenbahnwesens nunmehr der Gesetzesvollzug Sache der Länder sei, soweit nicht das Eisenbahn-Bundesamt ausdrückliche gesetzliche Zuständigkeiten zugewiesen bekommen hat. Zum anderen wird, insbesondere von einer Mehrheit der Länder, die Auffassung vertreten, daß dem Bund auch nach der Eisenbahnreform die umfassende Überwachung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG auf allen Rechtsgebieten obliegt.

Außerdem soll nach dem Willen des Bundesrates die umfassende Verantwortung für die Aufgaben des Brandschutzes, einschließlich des abwehrenden Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung, den Eisenbahnen zugewiesen und die Aufsicht über diesen Bereich dem Eisenbahn-Bundesamt für die Eisenbahnen des Bundes übertragen werden (Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b und Artikel 2 des Gesetzentwurfs).

II. Stellungnahme zu den Vorschriften des Gesetzentwurfs

1. Zu Artikel 1 Nr. 1

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2a

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Aus gesetzestechnischen Gründen erscheint die Aufnahme eines Einzelaspektes fragwürdig, zumal es sich bei der Regelung um eine Sicherheitsvorschrift des Eisenbahnrechts handelt. Die Eisenbahnen haben auch die Pflichten für Maßnahmen im Bereich des Denkmalschutzes, des Arbeitsschutzes und dergleichen, die nicht eisenbahngesetzlich geregelt sind.

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob dem Anliegen des Bundesrates mit der Aufnahme des Elementes der Ordnung neben dem der Sicherheit Rechnung getragen werden kann.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2b

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Nach der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung haben die Länder die Gesetzgebungszuständigkeit für den Bereich Brandschutz.

Eine Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes kann auch nicht unter dem Gesichtspunkt des Sachzusammenhangs seiner Zuständigkeit für den Verkehr von Eisenbahnen des Bundes oder den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen dieser Eisenbahnen (Artikel 73 Nr. 6a GG) hergeleitet werden.

Eine Zuständigkeit kraft Sachzusammenhangs ist nicht schon dann anzunehmen, wenn es zweckmäßig ist, daß der Bund mit einer ihm ausdrücklich zugewiesenen Materie gleichzeitig auch eine verwandte Materie regelt. Eine Zuständigkeit des Bundes kraft Sachzusammenhangs ist vielmehr allein dann begründet, wenn eine dem Bund ausdrücklich zugewiesene Materie verständlicherweise nicht geregelt werden kann, ohne daß zugleich eine nicht ausdrücklich zugewiesene andere Materie mitgeregelt wird. Ein Übergreifen in nicht ausdrücklich zugewiesene Materien muß unerläßliche Voraussetzung für die Regelung einer der Bundesgesetzgebung zugewiesenen Materie sein (BVerfGE 3, 407ff. [421]; Maunz in Maunz-Dürig, Kommentar zum Grundgesetz, Artikel 70 Rn. 45). Von Unerläßlichkeit kann nur dann gesprochen werden, wenn kein anderer Weg gangbar ist, eine dem Bund zugewiesene Materie gesetzgeberisch zu regeln (Maunz a. a. O.).

Diese Voraussetzung für eine Kompetenzerweiterung des Bundes liegt hier nicht vor. Eine Zuständigkeit kraft Sachzusammenhangs muß deshalb ausscheiden, weil die Gefahrenlage nicht durch eisenbahnspezifische Besonderheiten durchgreifend geprägt und völlig abweichend von der Situation des „normalen" Brandschutzes gestaltet ist. Die Praxis seit dem Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes am 1. Januar 1994 zeigt, daß die landesrechtlichen Brandschutzvorschriften ausreichen und die öffentlichen Feuerwehren in der Lage sind, die ihnen obliegenden Brandschutzaufgaben zu erfüllen. Es ist kein sachlicher Grund erkennbar, der dafür spricht, die ansonsten landesrechtlicher Regelung unterstehende Materie nur in einem Einzelfall (für die öffentlichen Eisenbahnen) durch Bundesrecht auszufüllen.

Bereits nach der gegenwärtigen Rechtslage aufgrund des bestehenden Landesrechts oder im Rahmen ihrer Gesetzgebungskompetenz können die Länder den Eisenbahnen oder öffentlichen Feuerwehren bestimmte Einsatzbereiche zur Brandbe-

kämpfung zuweisen, wenn ausreichende Gründe dafür sprechen (z. B. eine bestimmte von dem Betrieb ausgehende Brand- und Explosionsgefahr).

Eine allgemeine Zuständigkeit für den Brandschutz bestand für die Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn aufgrund des § 38 des Bundesbahngesetzes nicht. Lediglich im Rahmen der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für den erweiterten Katastrophenschutz und die Verkehrssicherstellung wurden bestimmte Katastrophenschutz- und Selbstschutzaufgaben wahrgenommen. Dazu gehörte in einem bestimmten Umfang auch die Brandbekämpfung. Die Übertragung derartiger Aufgaben war jedoch nicht aus dem Gefahrenpotential oder den Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes begründet, sondern aus übergeordneten staatlichen Interessen. Mit Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ist die „Bahn" aber in Übereinstimmung mit den Zielen der Bahnreform von den Aufgaben nach dem Gesetz über die Erweiterung des Katastrophenschutzes befreit worden.

Im übrigen wäre eine Verlagerung der Aufgaben des Brandschutzes auf die Eisenbahnen mit einem Ziel der Eisenbahnstrukturreform, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen zu stärken, wegen der daraus erwachsenden Kosten nicht vereinbar. Die Verlagerung wäre im Hinblick auf die Wettbewerber Straße und Schiffahrt, für die es keine vergleichbare belastende Regelung gibt, wettbewerbsverzerrend.

4. *Zu Artikel 1 Nr. 3*

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Die Bundesregierung geht dabei davon aus, daß die Zuständigkeitsverlagerung auf das Eisenbahn-Bundesamt nur solche Verwaltungstätigkeiten erfaßt, die als Vollzug bundesgesetzlicher Regelungen erfolgen. Die Ausführung von Landesgesetzen durch Bundesbehörden ist nach dem Grundgesetz nicht zulässig.

5. *Zu Artikel 2*

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Änderungen nicht zu.

Dies ist eine Konsequenz aus der Stellungnahme zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b. Fehlt es an der Gesetzgebungskompetenz des Bundes, so ist eine Zuweisung von Verwaltungsaufgaben an das Eisenbahn-Bundesamt nicht zulässig.

III. Zu Kosten (Vorblatt zum Gesetzentwurf)

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Bundesrates, wonach die „Gesetzesänderung keine finanziellen Auswirkungen gegenüber der Rechtssituation vor der Bahnreform" habe.

Soweit dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben zugewiesen werden, ist der Behörde der damit verbundene Aufwand in vollem Umfang durch Erstattung der Kosten (Gebühren und Auslagen) zu decken. Die Kostenbelastung trifft die Eisenbahnen des Bundes.

Der Gesetzentwurf (Artikel 1 Nr. 3) bewirkt beim Eisenbahn-Bundesamt einen zusätzlichen Dienstpostenbedarf, der die Bereitstellung von 19 Planstellen erfordert. Die Gesetzesänderung zu Artikel 2 (Brandschutzaufsicht) erfordert die Bereitstellung weiterer 19 Planstellen.

Die Eisenbahnen des Bundes würden durch die Aufgabe der umfassenden Vorsorge für den Brandschutz und die technische Hilfeleistung mit erheblichen Kosten belastet. Die Höhe der Kosten kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beziffert werden; allein das erforderliche Vorhalten der technischen Mittel – u. a. der Feuerwehren – sowie des speziell ausgebildeten Personals verdeutlicht die Kostenbelastung. Dies gilt auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333